Deutscher Bundestag **Drucksache 14/5316**

14. Wahlperiode 13. 02. 2001

Antrag

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Eduard Oswald, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Wolfgang Dehnel, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Heise, Hans Jochen Henke, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Michael Meister, Günter Nooke, Norbert Otto (Erfurt), Hans-Peter Repnik, Heinz Schemken, Wilhelm Josef Sebastian und der Fraktion der CDU/CSU

Neuer Schwung für das System Schiene

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Gefordert ist neuer Schwung für das System Schiene, das in unserem Verkehrssystem des 21. Jahrhunderts einen unverändert wichtigen Platz einnimmt und im Zusammenhang mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen eine große Aufgabe übernehmen muss. Der Antrag „Bahnreform 2 – Neuer Schwung für die Bahn“ (Bundestagsdrucksache 14/2691) der CDU/CSU-Bundestagsfraktion hat dies zum Ausdruck gebracht. Die Diskussion über die Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene sowie die Überlegungen über die Fortführung der Bahnreform sind in eine neue Qualität versetzt worden. Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat einstimmig ein öffentliches Hearing beschlossen, das am 11. Oktober 2000 stattgefunden und eine Zwischenbilanz der Bahnreform und neue Handlungsziele aufgezeigt hat.

Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion hat mit ihrem Antrag den dringenden Handlungsbedarf angemahnt. Die Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Bahnreform und Eisenbahnpolitik“ (Bundestagsdrucksache 14/3682) bestätigt die Analyse und die Forderungen unseres Antrags. Die Experten-Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf der Grundlage der Anträge der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. hat weitere wichtige Erkenntnisse gebracht.

Die Stellungnahmen der Experten zur Zwischenbilanz der Bahnreform haben unsere kritische Analyse ebenfalls bestätigt und bekräftigt. Die Bahnreform ist vom Konzept und den gesetzlichen Rahmenbedingungen her richtig angelegt, ihre Umsetzung läuft mittlerweile aber teilweise in die falsche Richtung. Die Zementierung der Monopolstellung des nationalen staatlichen Bahnunternehmens verhindert den Wettbewerb auf der Schiene. Die Wertung von Prof. Gerd Aberle, als Mitglied der Regierungskommission Bundesbahn Mitverfasser der Vorschläge zur Bahnreform, zur Entwicklung im Unternehmen DB AG ist bezeichnend: „Was mich am allermeisten stört, ist die Veränderung des Grundgedankens der Bahnreform. Dass man jetzt wieder ein total integriertes Unternehmen schaffen will – und damit im Grunde die gleiche Struktur schafft wie die Bundesbahn sie früher hatte – ist für mich schon enttäuschend.“

Zur Bahnreform gibt es grundsätzlich keine Alternative. Sie muss vollendet und nicht neu erfunden werden. Die Schaffung der Voraussetzungen für den Wettbewerb konkurrierender Unternehmen ist die Schicksalsfrage der Bahnreform. Im deutschen Schienensystem ist die sofortige Öffnung für den Wettbewerb durch die konsequente Trennung von Netz und Betrieb unumgänglich. Nach Auffassung fast aller Experten ist die Trennung von Netz und Betrieb der Schlüssel, diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz zu ermöglichen. Zur gleichen Erkenntnis kommt auch die Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in ihrem Schlussbericht. Sie empfiehlt die sofortige Trennung. Sie hält zudem die Einbeziehung des Netzes in das privatunternehmerische Risiko für gleichbedeutend mit einer Verhinderung der Kapitalmarkt-/Börsenfähigkeit der DB AG.

Auch auf europäischer Ebene ist zwischenzeitlich mit der Einigung zwischen Kommission und Parlament ein großer Schritt für eine Ausweitung der Liberalisierung auf das gesamte europäische Schienennetz und damit zur Öffnung der nationalen Schienennetze für den Wettbewerb getan worden. Der Wettbewerb auf der Schiene ist die maßgebliche Voraussetzung dafür, dass das „System Schiene“ im nationalen Verkehrsmarkt und auch in Europa Zukunft hat und einen angemessenen Anteil am Modal Split der Verkehrsträger zurückgewinnt.

Im Interesse einer effizienten Integration des Systems Schiene in das Gesamtverkehrssystem muss schnell gehandelt werden. Die Folgerung aus den jetzt vorliegenden Erkenntnissen ist, dass bei der Fortführung der Bahnreform die Bereiche System Schiene und Unternehmen DB AG getrennt voneinander behandelt werden müssen. Die Aufgaben sind klar verteilt und sie müssen ordnungspolitisch sauber getrennt abgearbeitet werden:

- Der Staat muss für die richtigen Rahmenbedingungen für das System Schiene sorgen, insbesondere muss er die erforderlichen Investitionsmittel für die Sanierung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur auf stabiler, der Zielsetzung der Bahnreform entsprechender Basis sicherstellen.

  Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass bei der Gestaltung künftig notwendiger Organisationsstrukturen – wie z. B. Regulierungsbehörde, Kartellaufsicht, Fahrplankoordinator, hoheitliche Aufsicht über Technik und Betrieb, Planfeststellung, Finanzaufsicht und Unfallermittlung – Interessenkonflikte von vornherein vermieden werden. Bereiche mit konkurrierenden Interessen dürfen nicht unter dem Dach einer einzigen Behörde angesiedelt werden.

- Das Unternehmen DB AG muss seine Restrukturierungsmaßnahmen erfüllen und die Arbeitnehmerseite muss ihren Anteil erbringen, um die Produktivität zu verbessern.

  Der Vorstand der DB AG muss ein Konzept zur Sanierung des Unternehmens erstellen, in dem wir insbesondere klare Aussagen zu folgenden Handlungsfeldern erwarten:

  - Angebotsstrukturen für den Güterverkehr, den KLV, den Personenfernverkehr und den Personennahverkehr,
  - Verbesserung der Produktivität,
  - Investitionserfordernisse für Unterhaltung, Sanierung, Modernisierung der Schieneninfrastruktur, von Bahnanlagen und Fahrzeugen,
  - Transparente Kostenrechnung,
  - Mittelfristige Planung der Unternehmens- und Bilanzziele,
  - Bewältigung von Altlasten (z. B. im Bestandsnetz, aus der Deutschen Reichsbahn, aus Personalüberhang und Produktivitätsrückstand u. a.).

II. In Ergänzung zu dem von der CDU/CSU-Bundestagsfraktion eingebrachten Antrag „Bahnreform 2 – Neuer Schwung für die Bahn“ (Bundestagsdrucksache 14/2691) fordert der Deutsche Bundestag von der Bundesregierung, dass sie die nötigen Initiativen für eine erfolgreiche Fortführung der Bahnreform umgehend dem Deutschen Bundestag vorlegt. Dabei geht es um folgende Eckpunkte:

1. Die Schienenverkehrspolitik muss konsequent in folgende Bereiche getrennt werden: den Bereich System Schiene, den Bereich der in diesem System tätigen Bahnunternehmen im Wettbewerb und den Bereich der Verantwortung des Bundes als Alleineigentümer des Unternehmens DB AG. Die Bundesregierung hat hierfür umgehend ein schlüssiges Gesamtkonzept vorzulegen.
2. Im Konzept der Bundesregierung für die Schienenverkehrspolitik müssen insbesondere folgende Handlungsfelder enthalten sein:
   - Rahmenbedingungen (Steuern, Finanzen),
   - Wettbewerb, Trennung von Netz und Betrieb,
   - Regulierung / Fahrplankoordinierung,
   - Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben (Behördenstruktur, Aufgabenzuordnung, Aufgaben des EBA),
   - Netzorganisation (z. B. als Auftragsverwaltung),
   - Gewährleistung des Wohls der Allgemeinheit durch einen entsprechenden Entwurf für ein Bundesgesetz gemäß Artikel 87e Abs. 4 GG,
   - Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs,
   - Nachholbedarf in der Schieneninfrastruktur der alten und neuen Bundesländer.

Berlin, den 13. Februar 2001

Dirk Fischer (Hamburg)
Dr.-Ing. Dietmar Kansy
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Eduard Oswald
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Georg Brunnhuber
Wolfgang Dehnel
Hubert Deittert
Peter Götz
Manfred Heise
Hans Jochen Henke
Norbert Königshofen
Dr. Hermann Kues
Peter Letzgus
Eduard Lintner
Dr. Michael Meister
Günter Nooke
Norbert Otto (Erfurt)
Hans-Peter Repnik
Heinz Schemken
Wilhelm Josef Sebastian
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333